DECISION

IN THE MATTER OF an application dated February 28, 2001 by Facility Association for changes in rates and charges for Private Passenger vehicles, Commercial vehicles, Snow vehicles, Motorcycles, ATV's and Taxis

March 8, 2002

NEW BRUNSWICK

BOARD OF COMMISSIONERS OF PUBLIC UTILITIES

This is an application by the Facility Association (FA) for increases in automobile insurance rates, which would result in average proposed rate level changes for all territories and all coverages as follows:

Private Passenger:		+21.6%
Commercial:		+19.1%
Miscellaneous:	Snow Vehicles	+21.2%
	Motorcycles & ATV's	+6.1%
	Taxis	+52.2%

The FA is an unincorporated association of all auto insurers that write business in the Province of New Brunswick. Its mandate is to ensure the availability of automobile insurance to all owners and operators of motor vehicles who otherwise would have difficulty in obtaining insurance. The FA is sometimes referred to as "the market of last resort". Each insurer that writes automobile business in the Province of New Brunswick shares in the results of the FA in the same proportion as its book of business is to the total book of business in the Province.

There was a good deal of interest in this hearing as insurance rates in the private industry were coming to the public's attention due to the magnitude and frequency of rate increases in that sector.

There were three separate seniors' organizations represented at the hearing:

a) L'Association Acadienne et Francophones Aînée Du N.-B. represented by Mr. Roger Doiron, Executive Director

b) NB Senior Citizens Federation represented by Mr. Steven Boyce, Executive Director

c) Riverview Veterans and Armed Forces Association; and, CN Pensioners Association Council No. 1 represented by Mr. Webb Vance and Mr. Gerald Dawson

Mr. Benny Cormier, President and General Manager of the White Cab Co. Ltd. of Moncton, attended and asked questions as well as made a presentation to the Board concerning the requested rate increases for taxis.

A petition with hundreds of signatures was received from the Acadian Peninsula objecting to automobile insurance rate increases.

Although the concerns expressed by the three seniors' organizations differed somewhat, the general thrust of their argument was the same. First, they were concerned that some of their members had had their auto insurance rate increased by upwards of 200% and secondly, each maintained that some seniors had been placed in the FA solely because of age and not because of driving experience.

The only evidence that the Facility Association could address during the hearing dealt with interpretation of historical data and, therefore, did not necessarily reflect what was occurring in the marketplace at the time of the hearing. The only hard statistic concerning seniors being insured in the FA dealt with drivers 66 years and over. They constituted 11% of the FA insured vehicles. In the automobile insurance industry as a whole, 66+ year old drivers constituted 12.6% of vehicles insured. Therefore, the proportion of older drivers insured by the FA was less than those insured in the market as a whole. This statistic, however, reflected data collected concerning the 1999 accident year.

Mr. Cormier, appearing on behalf of White Cab Company, objected to the large increase proposed by this filing for taxicabs. It was pointed out that the rate increases requested were for individually rated taxicabs and not those which were fleet rated. Mr. Cormier gave evidence that one of his drivers experienced an increase in rates because they were charged with having an accident even though they were not at fault. The FA witnesses pointed out that this was a fleet rated vehicle. It was standard practice in the automobile insurance industry that fleets are rated each year and their record over the previous year, including any payments made under the no-fault coverages, will be reflected in the rate level set for the ensuing year. Thus, in the case noted by Mr. Cormier, even though the driver was not at fault, his insurer paid his passenger's claim under the no-fault provisions of his accident benefits coverage. This then was reflected in his most recent rate increase.

Private Passenger

The following tables summarize the indicated and proposed average rate level changes by coverage and territory:

Private Passenger Indicated Average Rate Level Changes							
Rating Territory	Liability	Accident Benefits	Uninsured Auto	Collision	Comprehensive	Specified Perils	All Coverage Combined
1 (402)	+19.1%	+78.7%	+24.4%	-3.5%	+17.6%	+31.0%	+24.8%
2 (401)	+19.1%	+78.7%	+24.4%	-0.7%	+22.3%	+48.1%	+24.9%
3 (404)	+19.1%	+78.7%	+24.4%	+0.9%	+37.2%	+38.2%	+25.9%
4 (405)	+19.1%	+78.7%	+24.4%	-2.6%	+24.2%	+33.2%	+24.5%
All	+19.1%	+78.7%	+24.4%	-1.6%	+24.5%	+36.6%	+25.1%

Private Passenger Proposed Average Rate Level Changes							
Rating Territory	Liability	Accident Benefits	Uninsured Auto	Collision	Comprehensive	Specified Perils	All Coverage Combined
1 (402)	+19.1%	+50.0%	+21.4%	-3.5%	+17.6%	+17.6%	+21.4%
2 (401)	+19.1%	+50.0%	+21.4%	-0.7%	+20.0%	+20.0%	+21.4%
3 (404)	+19.1%	+50.0%	+21.4%	+0.9%	+20.0%	+20.0%	+22.0%
4 (405)	+19.1%	+50.0%	+21.4%	-2.6%	+20.0%	+20.0%	+21.1%
All	+19.1%	+50.0%	+21.4%	-1.6%	+19.0%	+19.3%	+21.6%

The consulting actuary appearing before the Board on behalf of the Facility Association testified that of the 19.1% increase for third party liability (it being the largest dollar premium), nearly 50% of the increase was due to the FA dropping the separate premium for the Health Services Levy. The Health Services Levy was a premium established by a decision of this Board in the 1990's so that insurers could recover the Government levy on the automobile insurance industry. At the time it was introduced, the Government levy was a set amount for each vehicle insured. In 1996, the method of assessing was changed so that it became a percentage of premiums. After the Board's change of regulatory role in 1997, the private industry generally gave up the separate premium and loaded the recovery of the Government levy into the rates for third party liability and accident benefits. The FA is applying to do that in this hearing.

Mr. Pelly further testified that in reference to the indicated 47.2% increase in third party liability for commercial, approximately 10% of that increase was also due to the change of method in collecting the Government levy. The indicated and proposed average rate level changes for commercial vehicles is as follows:

Commercial Indicated Average Rate Level Changes							
Rating Territory	Liability	Accident Benefits	Uninsured Auto	Collision	Comprehensive	Specified Perils	All Coverage Combined
1 (402)	+47.2%	+51.4%	+21.1%	-36.5%	-21.7%	-22.8%	+29.2%
2 (401)	+47.2%	+51.4%	+21.1%	-36.5%	-21.7%	-22.8%	+29.2%
3 (404)	+47.2%	+51.4%	+21.1%	-22.3%	-26.5%	-33.2%	+33.4%
4 (405)	+47.2%	+51.4%	+21.1%	-36.5%	-21.7%	-22.8%	+29.2%
All	+47.2%	+51.4%	+21.1%	-32.4%	-23.2%	-27.5%	+30.7%

Commercial Proposed Average Rate Level Changes							
Rating Territory	Liability	Accident Benefits	Uninsured Auto	Collision	Comprehensive	Specified Perils	All Coverage Combined
1 (402)	+30.0%	+29.8%	+21.4%	-20.0%	-20.0%	-20.0%	+18.5%
2 (401)	+30.0%	+29.8%	+21.4%	-20.0%	-20.0%	-20.0%	+18.5%
3 (404)	+30.0%	+29.8%	+21.4%	-20.0%	-20.0%	-20.0%	+20.3%
4 (405)	+30.0%	+29.8%	+21.4%	-20.0%	-20.0%	-20.0%	+18.5%
All	+30.0%	+29.8%	+21.4%	-20.0%	-20.0%	-20.0%	+19.1%

Based upon the evidence, it is the finding of the Board that the Facility Association and its witnesses have shown that the proposed rate changes for private passenger and commercial vehicles is justified in all respects, and they can effect those proposed changes immediately.

Mr. Pelly testified that, in the case of the miscellaneous vehicles, they had last applied for a rate increase which became effective in January of 1996. Therefore, at the date of the hearing in this matter, those rates were five and a half years old.

It was noted that the Board's rules, which are still applicable to the FA, require a rate filing every two years. The Facility Association has complied with this rule in relation to the private passenger and commercial filings, but not as it concerns the miscellaneous vehicles.

The average rate increase for snow vehicles, motorcycles and ATV's do not appear to be excessive as a result of this non-compliance with the Board's rule. However, the average proposed rate increase for taxis at 52.2% is excessive. While the proposed increase has been statistically justified, we don't believe it to be fair and reasonable to allow that large a premium increase in one year, therefore, the taxi premium level changes are to be kept at 50% of the proposed increase for each coverage.

We recognize the FA should, within the next two year period, apply again for a further increase in taxi rates as the rates will never achieve a level where they are compensatory unless a filing is made more frequently than every five and a half years.

DATED at the City of Saint John, New Brunswick, this 8th day of March 2002.

BY THE BOARD

Lorraine R. Légère
Board Secretary
Board of Commissioners of
Public Utilities of New Brunswick

DÉCISION

DANS L'AFFAIRE DE la demande présentée le 28 février 2001 par la *Facility Association* en vue de la modification des tarifs applicables aux voitures de tourisme, aux véhicules utilitaires, aux motoneiges, aux motocyclettes, aux véhicules tout-terrain et aux taxis

Le 8 mars 2002

COMMISSION DES ENTREPRISES DE SERVICE PUBLIC

DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Il s'agit d'une demande présentée par la *Facility Association* qui désire augmenter ses tarifs d'assurance automobile de façon à modifier ses niveaux moyens de tarification pour tous les territoires et tous les genres de protection conformément au barème suivant :

Voitures de tourisme :		+ 21,6 %
Véhicules utilitaires :		+ 19,1 %
Divers :	Motoneiges	+ 21,2 %
	Motocyclettes et véhicules tout-terrain	+ 6,1 %
	Taxis	+ 52,2 %

La *Facility Association* est une organisation de fait regroupant tous les assureurs d'automobiles qui font affaire dans la province du Nouveau-Brunswick. L'association a pour mandat de fournir de l'assurance automobile à tous les propriétaires et conducteurs de véhicules à moteur qui seraient autrement incapables d'obtenir une telle assurance. On dit parfois que la *Facility Association* est « l'assureur de dernier recours ». Chaque assureur qui émet des polices d'assurance automobile dans la province du Nouveau-Brunswick récolte une part des bénéfices de la *Facility Association* qui équivaut à la proportion de son chiffre d'affaires par rapport à l'ensemble des ventes dans la province.

La présente demande a suscité beaucoup d'intérêt, car la population s'intéresse aux tarifs d'assurance dans le secteur privé en raison de l'importance et de la fréquence de la hausse des primes.

Les trois organisations de personnes âgées suivantes ont été représentées lors de l'audience :

a) L'Association des aînés acadiens et francophones du Nouveau-Brunswick, représentée par M. Roger Doiron, directeur général;

b) La Fédération des citoyens aînés du Nouveau-Brunswick, représentée par M. Steven Boyce, directeur général;

La Riverview Veterans and Armed Forces Association et l'Association des retraités du CN Conseil nº 1, représentées par M. Webb Vance et par M. Gerald Dawson.

Le président et directeur général de White Cab Company Ltd. de Moncton, M. Benny Cormier, a assisté à l'audience puis a posé des questions et il a fait un exposé devant la Commission au sujet de l'augmentation proposée des tarifs applicables aux taxis.

La Commission a également reçu une pétition de la péninsule acadienne qui a été signée par des centaines d'opposants à l'augmentation des primes d'assurance automobile.

Les trois organisations qui représentent les personnes âgées ont exprimé des préoccupations légèrement différentes, mais le fondement de leurs interventions était identique. En premier lieu, leurs représentants se sont élevés contre les augmentations de plus de 200% des primes d'assurance automobile facturées à certains de leurs membres. Deuxièmement, ils ont tous soutenu que certaines personnes âgées sont forcées de s'adresser à la *Facility Association* uniquement en raison de leur âge, pas à cause de leur dossier de conducteur.

Les seuls éléments de preuve qu'a pu présenter la *Facility Association* lors de l'audience portaient sur l'interprétation des données historiques et ne permettaient pas, pour cette raison, de brosser un tableau fidèle du marché à ce moment-là. Les seules statistiques tangibles au sujet des personnes âgées assurées par la *Facility Association* traitaient des conducteurs âgés d'au moins 66 ans. Ceux-ci étaient responsables de 11% des véhicules assurés par la *Facility Association*. Dans l'ensemble de l'industrie de l'assurance automobile, les conducteurs âgés de 66 et plus sont responsables de 12,6% des véhicules assurés. Par conséquent, la proportion des conducteurs âges assurés par la *Facility Association* était inférieure à celle des conducteurs de cet âge qui faisaient affaire avec d'autres assureurs. Toutefois, ces statistiques datent de l'année de survenance 1999.

Au nom de White Cab Company, M. Cormier s'est opposé aux augmentations importantes applicables aux taxis que proposait la demande. On a convenu que les augmentations tarifaires demandées s'appliquaient aux taxis pris individuellement, et non à ceux qui font l'objet d'une tarification de parcs automobiles. Selon M. Cormier, un de ses chauffeurs a dû essuyer une augmentation de tarifs parce

qu'on lui a imputé un accident dont il n'était pas responsable. Les témoins de la *Facility Association* ont fait remarquer qu'il s'agissait d'un véhicule visé par la tarification de parcs automobiles. Dans le secteur de l'assurance automobile, la méthode courante consiste à calculer annuellement le tarif applicable à chaque parc automobile en tenant compte de son dossier de l'année précédente, y compris des prestations versées sans égard à la faute qui font fluctuer le niveau des tarifs de l'année subséquente. Dans le cas signalé par M. Cormier, l'assureur a indemnisé le passager en vertu de la protection sans égard à la faute de la police, même si le chauffeur n'était pas responsable de l'accident. Il a ensuite tenu compte de cette indemnisation dans sa plus récente augmentation tarifaire.

Voitures de tourisme

Les tableaux qui suivent résument les fluctuations moyennes prescrites et proposées selon la protection et le territoire :

Fluctuations moyennes prescrites des tarifs pour les voitures de tourisme							
Territoire tarifaire	**Respon-sabilité**	**Indemnités d'accident**	**Automobile non assurée**	**Collision**	**Assurance multirisque**	**Risques spécifiés**	**Protections combinées**
1 (402)	+ 19,1%	+ 78,7%	+ 24,4%	- 3,5%	+ 17,6%	+ 31,0%	+ 24,8%
2 (401)	+ 19,1%	+ 78,7%	+ 24,4%	- 0,7%	+ 22,3%	+ 48,1%	+ 24,9%
3 (404)	+ 19,1%	+ 78,7%	+ 24,4%	+ 0,9%	+ 37,2%	+ 38,2%	+ 25,9%
4 (405)	+ 19,1%	+ 78,7%	+ 24,4%	- 2,6%	+ 24,2%	+ 33,2%	+ 24,5%
Tous	+ 19,1%	+ 78,7%	+ 24,4%	- 1,6%	+ 24,5%	+ 36,6%	+ 25,1%

Fluctuations moyennes proposées des tarifs pour les voitures de tourisme							
Territoire tarifaire	**Respon-sabilité**	**Indemnités d'accident**	**Automobile non assurée**	**Collision**	**Assurance multirisque**	**Risques spécifiés**	**Protections combinées**
1 (402)	+ 19,1%	+ 50,0%	+ 21,4%	- 3,5%	+ 17,6%	+ 17,6%	+ 21,4%
2 (401)	+ 19,1%	+ 50,0%	+ 21,4%	- 0,7%	+ 20,0%	+ 20,0%	+ 21,4%
3 (404)	+ 19,1%	+ 50,0%	+ 21,4%	+ 0,9%	+ 20,0%	+ 20,0%	+ 22,0%
4 (405)	+ 19,1%	+ 50,0%	+ 21,4%	- 2,6%	+ 20,0%	+ 20,0%	+ 21,1%
Tous	+ 19,1%	+ 50,0%	+ 21,4%	- 1,6%	+ 19,0%	+ 19,3%	+ 21,6%

L'actuaire conseil qui a comparu devant la Commission au nom de la *Facility Association* a témoigné que près de 50% de l'augmentation de 19,1% au chapitre de la responsabilité civile (la prime la

plus coûteuse) étaient imputables au fait que la *Facility Association* a éliminé la prime distincte relativement à la contribution pour les services de santé. La contribution pour les services de santé est une prime créée par une décision de la Commission dans les années 90 afin de permettre aux assureurs de recouvrer la contribution perçue par le gouvernement auprès de l'industrie de l'assurance automobile. À l'époque de son entrée en vigueur, la contribution perçue par le gouvernement équivalait à un montant fixe par véhicule assuré. En 1996, on a changé la méthode de tarification en se contentant de prélever un pourcentage des primes. Lorsque le rôle de réglementation de la Commission a été modifié en 1997, les assureurs privés ont généralement abandonné la prime distincte et ont intégré le recouvrement de la contribution perçue par le gouvernement aux tarifs de l'assurance responsabilité civile et des indemnités d'accident. La *Facility Association* a demandé l'autorisation d'agir de cette façon lors de l'audience.

En ce qui concerne l'augmentation prescrite de 47,2% au chapitre de la responsabilité civile des conducteurs de véhicules utilitaires, M. Pelly a ajouté qu'une proportion de près de 10% était aussi imputable à un changement dans la façon de percevoir la contribution gouvernementale. Voici les fluctuations moyennes prescrites et proposées pour les véhicules utilitaires :

Fluctuations moyennes prescrites des tarifs pour les véhicules utilitaires

Territoire tarifaire	Responsabilité	Indemnités d'accident	Automobile non assurée	Collision	Assurance multirisque	Risques spécifiés	Protections combinées
1 (402)	+ 47,2%	+ 51,4%	+ 21,1%	- 36,5%	- 21,7%	- 22,8%	+ 29,2%
2 (401)	+ 47,2%	+ 51,4%	+ 21,1%	- 36,5%	- 21,7%	- 22,8%	+ 29,2%
3 (404)	+ 47,2%	+ 51,4%	+ 21,1%	- 22,3%	- 26,5%	- 33,2%	+ 33,4%
4 (405)	+ 47,2%	+ 51,4%	+ 21,1%	- 36,5%	- 21,7%	- 22,8%	+ 29,2%
Tous	+ 47,2%	+ 51,4%	+ 21,1%	- 32,4%	- 23,2%	- 27,5%	+ 30,7%

Fluctuations moyennes proposées des tarifs pour les véhicules utilitaires

Territoire tarifaire	Responsabilité	Indemnités d'accident	Automobile non assurée	Collision	Assurance multirisque	Risques spécifiés	Protections combinées
1 (402)	+ 30,0%	+ 29,8%	+ 21,4%	- 20,0%	- 20,0%	- 20,0%	+ 18,5%
2 (401)	+ 30,0%	+ 29,8%	+ 21,4%	- 20,0%	- 20,0%	- 20,0%	+ 18,5%
3 (404)	+ 30,0%	+ 29,8%	+ 21,4%	- 20,0%	- 20,0%	- 20,0%	+ 20,3%
4 (405)	+ 30,0%	+ 29,8%	+ 21,4%	- 20,0%	- 20,0%	- 20,0%	+ 18,5%
Tous	+ 30,0%	+ 29,8%	+ 21,4%	- 20,0%	- 20,0%	- 20,0%	+ 19,1%

À la lumière de la preuve, la Commission vient à la conclusion que la *Facility Association* et ses témoins ont réussi à établir que les fluctuations de tarifs applicables aux voitures de tourisme et aux véhicules utilitaires sont entièrement justifiées et peuvent entrer en vigueur immédiatement.

M. Pelly a ajouté que la dernière demande d'augmentation de tarifs a été accordée en janvier 1996 dans le cas des parcs automobiles. Ces tarifs dataient donc de cinq ans et demi au moment de l'audience.

On a signalé que les règles de la Commission, auxquelles est toujours assujettie la *Facility Association*, exigent qu'une demande relative aux tarifs soit présentée tous les deux ans. La *Facility Association* s'est conformée à cette règle en ce qui concerne les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires, mais elle ne l'a pas fait dans le cas des parcs automobiles.

L'augmentation moyenne des tarifs applicables aux motoneiges, aux motocyclettes et aux véhicules tout-terrain ne semble pas excessive à cause de cette dérogation aux règles de la Commission. Par contre, l'augmentation moyenne proposée des tarifs applicables aux taxis, qui se chiffre à 52,2% est excessive. La hausse proposée est justifiée par les statistiques, mais la Commission estime qu'il serait injuste et déraisonnable d'autoriser une augmentation aussi considérable des primes au cours d'une seule année. Par conséquent, la fluctuation des primes facturées aux exploitants de taxis ne doit pas dépasser 50% de l'augmentation proposée pour chacune des protections.

Nous tenons compte du fait que la *Facility Association* devrait présenter une nouvelle demande d'augmentation des tarifs applicables aux taxis au cours des deux prochaines années. En effet, ceux-ci n'atteindront jamais le niveau compensatoire, à moins que les demandes d'augmentation soient déposées plus fréquemment qu'à tous les cinq ans et demi.

FAIT dans la ville de Saint John, Nouveau-Brunswick le 8ième journée du mars 2002.

PAR LA COMMISSION

Lorraine R. Légère
Secrétaire de la Commission
Commission des Entreprises de Service Public
du Nouveau-Brunswick